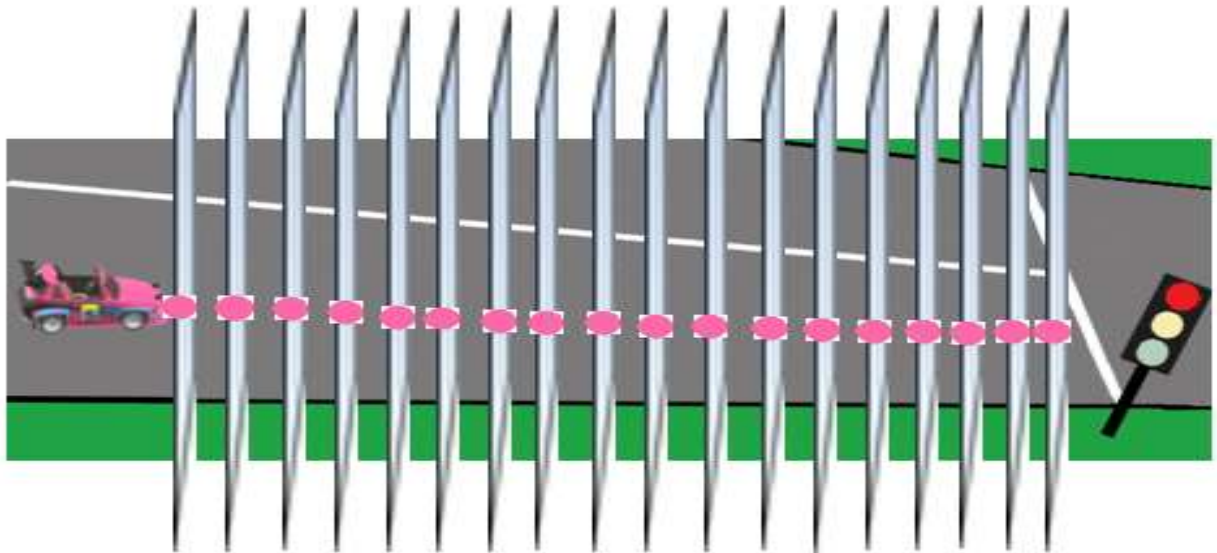


Voordat we naar een verkeerslicht rijden creëren we altijd eerst een perceptueel beeld van een latente handelingslijnform vanuit het perspectief van de auto – Het wetenschappelijke bewijs

AUTORIJDEN

Voordat we naar een verkeerslicht rijden creëren we altijd eerst een perceptueel beeld van een latente handelingslijnform vanuit het perspectief van de auto – Het wetenschappelijke bewijs



Gevangen In Een Lijn
Het verklaringsmodel van alle motorische bewegingshandelingen

N.J. Mol
Mei 2024 ©

Inleiding

Het verklaringsmodel van de motorische bewegingshandeling biedt een universele uitleg van alle functionele waarnemingsprocessen binnen alle doelgerichte handelingen. Daarbinnen toont het aan dat het uitvoeren van elk denkbare handeling altijd de gelijktijdige waarneming van drie autonome foci vereist¹, in overeenstemming met de theorie van J.J. Gibson, die zowel de beweging van het dier/organisme als de beweging van de omgeving omvat. Bij het rijden in een auto richting een verkeerslicht is en blijft één autonome focus bezig met (de beweging van) het verkeerslicht, wat universeel een vanghandeling vertegenwoordigt. De twee andere autonome foci zijn bezig met de waarneming van de beweging binnen de egocentrisch uitgevoerde handeling: i.c. met de beweging van de auto over een handelingslijnform (richting het verkeerslicht), wat universeel een gooihandeling vertegenwoordigt. Dit artikel richt zich specifiek op de twee foci die behoren tot de egocentrische gooihandeling van een auto in relatie tot bijvoorbeeld het stoppen voor een verkeerslicht. Het verklaringsmodel toont daarbij aan dat elke denkbare gooihandeling een dwingende samenwerking vereist tussen een autonome interne en een autonome externe focus. Dit inzicht, dat er twee autonome foci zijn in plaats van dat er sprake is van één onverdeelde handeling, maakt niet alleen mogelijk om alle waarnemingsprocessen specifiek te benoemen, maar toont als novum dat een koppeling binnen de egocentrische gooihandeling zelf kan plaatsvinden².

Het verklaringsmodel van de motorische bewegingshandeling komt op die manier tot een volledige beschrijving van het *tau*-koppelingsproces waarbij de essentie van de taakstelling, de primaire focus, wordt uitgevoerd door (de waarneming van) de beweging van de auto over een vooraf geplande handelingslijnform tussen de huidige plaats van de auto en de stopstreep behorende bij het verkeerslicht³. Dat perceptuele beeld wordt dus vooraf binnen een tactische overweging bepaald en behelst niet meer dan een antwoord op de vraag welke toekomstige opeenvolgende posities de auto moet gaan innemen om de handeling te laten slagen. Opeenvolgende posities van welk object dan ook creëren feitelijk altijd lijnvormen en als de handeling daadwerkelijk uitgevoerd gaat worden gaat de actuele plaats van de auto dat perceptuele beeld stap voor stap invullen. Waardoor er dus binnen een lijnvorm kan worden waargenomen dat de *gap* van de latente plaatsen P geleidelijk verdwijnt en, geheel volgens de bevindingen van D.N. Lee, de *tau*-waarde oplevert welke een cruciale rol speelt in de afhandeling van de motorische actie in samenwerking met de secundaire focus⁴.

¹ [The cortical streams mediate the grasping of a cup equal as they mediate within the nerve spiral \(youtube.com\) https://www.youtube.com/watch?v=QP4vPVAw-Yg](https://www.youtube.com/watch?v=QP4vPVAw-Yg)

² D.N. Lee identificeerde weliswaar de *tau*-waarde behorende bij de primaire focus, maar beschouwde de egocentrische handeling als één en onverdeeld. Zijn levenslange zoektocht naar het fenomeen dat eraan gekoppeld moest worden bleef onbevredigd, omdat hij nooit tot het besef kwam dat de koppeling zich in de egocentrische handeling zelf bevond.

³ https://www.researchgate.net/publication/376450486_Within_car_driving_the_transitioning_from_random_motor_activity_to_the_execution_of_deliberate_actions_demands_shifting_the_internal_and_external_focus_Scientific_evidence_of_the_origin_of_two_autonom

⁴ https://www.researchgate.net/publication/376048075_The_execution_of_an_external_action_trajectory_shape_along_which_the_car_moves dictates_all_internal_sensorimotor_perception_processes_The_tau-coupling_process_when_car_driving_demonstrates_that_we_ab6QsbS-bkmCfalVj9wQfS70DEy.Eg5_GPt4nIMpTUjFmsmzrDnkM_sa0lTYuo5xzAQDVtPqEZSmN_TNXbi-TurFhn7IYOknDUDxLcgMla_k49Vqbgv&_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6ImhvbWUiLCJwYWd-IljoicHJvZmlsZSI6InBvc2l0aW9uIjoicGFnZUNvbnRlbnQifX0

Voordat we naar een verkeerslicht rijden creëren we altijd eerst een perceptueel beeld van een latente handelingslijnvorm vanuit het perspectief van de auto – Het wetenschappelijke bewijs

Het verklaringsmodel van de motorische bewegingshandeling steunt voor een deel op gronden van de logica, maar brengt ook wetenschappelijk bewijs naar voren. Dit hoofdstuk verschaft het wetenschappelijke bewijs dat we binnen autorijden altijd eerst een perceptueel beeld van een latente succesvolle handelingslijnvorm uit het perspectief van de auto creëren alvorens we daadwerkelijk iets gaan uitvoeren.

Het wetenschappelijke bewijs

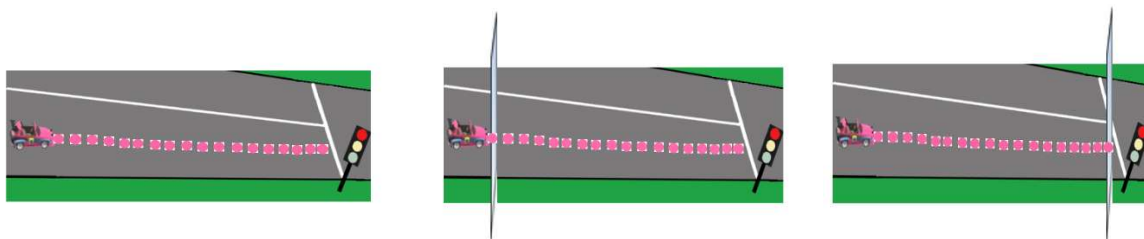
Het bewijs is zeer eenvoudig. U kunt het gelijk binnen een eigen empirisch onderzoek vaststellen. Waarbij uzelf de proefpersoon bent of een proefpersoon vraagt om met een auto naar een verkeerslicht te rijden. De enkele instructie betreft de mededeling om het autorijden alleen uit te voeren als de proefpersoon ook denkt een reële mogelijkheid te zien om de handeling te laten slagen.



Afb.: Het wetenschappelijke bewijs drijft op het vermogen om een voorstelling te kunnen maken van een reuzenformaat winkelruit. De afbeelding links toont een normaal formaat van zo'n ruit. U dient dat beeld voor het bewijs echter 10 tot 20 maal te vergroten.

Kies een willekeurige weg met verkeerslicht en creëer de volgende omstandigheden:

- Situatie 1: Doe niets (nulmeting). Laat de proefpersoon gewoon autorijden.
- Situatie 2: Plaats een reuzenformaat winkelruit (hoogte 20 meter x breedte 30 meter) tussen de auto en het verkeerslicht. Vlakbij de auto.
- Situatie 3: Plaats de reuzenformaat winkelruit (hoogte 20 meter x breedte 30 meter) tussen de auto en het verkeerslicht. Vlakbij het verkeerslicht.
- Situatie 4: Plaats de reuzenformaat winkelruit (hoogte 20 meter x breedte 30 meter) tussen de auto en het verkeerslicht. Op elke willekeurige positie P naar keuze.



Situatie 1

Situatie 2

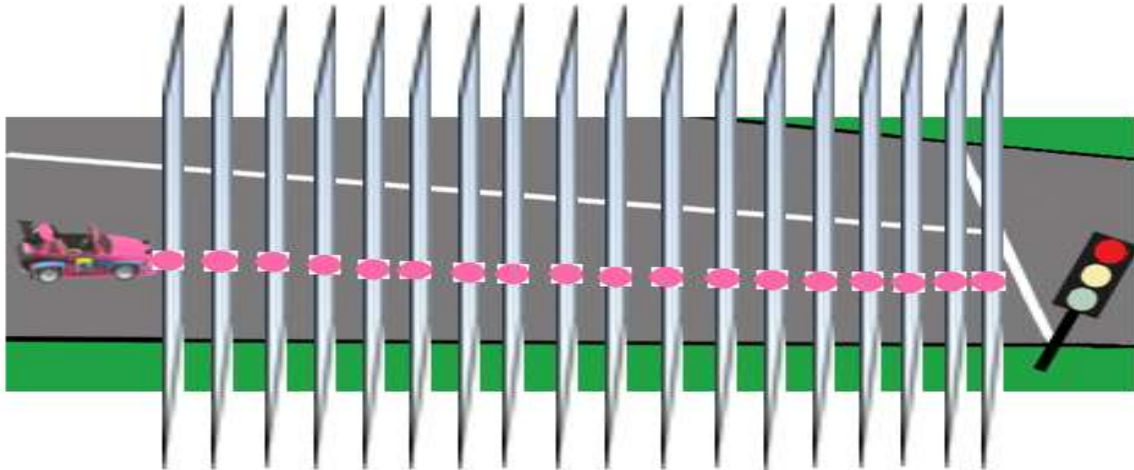
Situatie 3

Afb.: In situatie 1 zal een proefpersoon gewoon naar het verkeerslicht rijden. In de situaties 2 en 3 is er een reuzenformaat winkelruit (tussen de auto en het verkeerslicht) geplaatst en zal een proefpersoon geen verplaatsingshandeling starten met het idee om daadwerkelijk bij het verkeerslicht te komen waarna het daarna gepasseerd kan worden. Er wordt namelijk één positie P waargenomen die de auto niet doorlaat.

Voordat we naar een verkeerslicht rijden creëren we altijd eerst een perceptueel beeld van een latente handelingslijnvorm vanuit het perspectief van de auto – Het wetenschappelijke bewijs

Conclusie:

Een proefpersoon zal in situatie 1 gewoon naar het verkeerslicht toe rijden. In de situaties 2, 3 en 4 begint een proefpersoon niet aan de handeling met het idee om daadwerkelijk het verkeerslicht te kunnen passeren. De situaties 2 en 3 zeggen op zich niet zoveel, maar situatie 4 maakt het allemaal duidelijk. Of de reuzenformaat winkelruit zich nu vlakbij de auto of vlakbij het verkeerslicht bevindt maakt voor de proefpersoon niet uit. Als er waar dan ook een duidelijk heel grote etalageruit staat begint een proefpersoon niet aan een rijhandeling met het idee om het verkeerslicht te kunnen passeren. Dat geldt dus voor elk denkbare plaats P van de winkelruit. Vanaf de allereerste positie P(0) vlakbij de auto tot een etalageruit welke de laatste plaats P(n) net voor het verkeerslicht inneemt.



Situatie 4

Afb.: In situatie 4 wordt duidelijk dat wij voorafgaande aan de uitvoering alle aaneengeschakelde *toekomstige* (!) plaatsen van de auto beschouwen. Het maakt niet uit op welke plaats de etalageruit tussen de auto en het verkeerslicht staat. Dan wordt de handeling namelijk niet uitgevoerd. Wiskundig gezien kan men dan redeneren dat een onafgebroken reeks van aaneengesloten plaatsen P een lijn of lijnvorm (handelingslijnvorm) creëert. De afbeelding geeft daarbij een perfecte plastische weerspiegeling dat we binnen de autorijhandeling vooraf eerst een perceptueel beeld van een gehele latente handelingslijn vormen alvorens we ook maar iets feitelijk gaan uitvoeren.

Dat betekent dus dat wij elke plaats P(0-n) tussen de auto en het verkeerslicht *vooraf* (!) beoordelen waarbij men overduidelijk kan constateren dat we daarbij inschatten of elke plaats P de auto doorlaat zodat het uiteindelijk het verkeerslicht zal kunnen passeren. Waarbij er dus geconstateerd kan worden dat als er één plaats P niet *leeg* (!) is de missie gestaakt wordt. Hetgeen leidt tot de feitelijke conclusie dat er vooraf naar elke plaats P(x) tussen de auto en het verkeerslicht *gekeken* (!) moet worden c.q. waargenomen moet worden of ook deze plek de fysieke dimensies van de auto doorlaat. Wiskundig kan een onafgebroken reeks van aaneengesloten plaatsen P als lijn of lijnvorm (handelingslijnvorm) worden bestempeld. Hetgeen het wetenschappelijke bewijs completeert dat we voorafgaande aan het autorijden naar een verkeerslicht altijd eerst een perceptueel beeld van een gehele latente handelingslijn uit het perspectief van de auto creëren alvorens we iets feitelijk gaan uitvoeren.